

České dráhy chtějí vyměnit vozy na Bechyňce za lepší, ve středu je otestovaly

24.8.2023 - | České dráhy

Zvýšit komfort cestování na nejstarší elektrifikované trati v republice chtějí společně České dráhy a Jihočeský kraj.

Ve středu proto na dráze otestovaly komfortnější vozy typu Btn vyrobené roce 1997. Cestujícím by nabídly především pohodlné čalouněné sedačky, determální tónovaná stahovací okna a díky běžným podvozkům na vzduchovém odpružení také klidnější jízdu. V budoucnosti by chtěly České dráhy nabídnout ještě pohodlnější vlaky. Jedním z možných řešení by mohla být i vlakotramvaj.

Budovatelé dráhy chtěli před 120 lety ukázat výhody elektrického provozu, trať rychle postavit a zároveň ušetřit peníze. Proto zvolili dráhu přimknutou k terénu s velmi malými oblouky. Ten nejmenší má poloměr pouhých 125 metrů. **„Tím ale zadělali na problémy příštím generacím. Dnes se vyrábějí mnohem větší a delší vlaky, které však obtížně projíždějí malými oblouky. Ukázalo se to při testech RegioPanteru. Jeden jeho vůz je dvakrát delší než původní Křížíkova Elinka a při průjezdu tím nejmenším obloukem vznikají velké příčné síly mezi tratí a vlakem. Proto zde nelze Pantery nasadit a my hledáme jiná vozidla, se kterými bychom mohli rychle zlepšit komfort cestování. Takovým typem může být vůz řady Btn. Od počátku byl konstruován jako mnohem komfortnější oproti dnes na Bechyňce používaným vozům k malým motorákům. Cestujícím nabídnou pohodlné čalouněné sedačky, determální tónovaná stahovací okna a díky běžným podvozkům na vzduchovém odpružení také klidnější jízdu. Především jsou ale kratší, mají na délku necelých 20 metrů, a proto by mohly splnit požadavky na bezproblémový průjezd i těmi nejmenšími oblouky na trati,“** vysvětluje důvody zkoušek Jiří Ješeta, člen představenstva a náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu.

Zároveň připomíná, že České dráhy zde chtějí dlouhodobě nasadit moderní a komfortní vozidla, která by byla také nízkopodlažní. **„V této souvislosti se díváme do zahraničí a zjišťujeme, zda by nebyla k dispozici vhodná moderní vozidla tzv. z druhé ruky, která by splnila technické a provozní parametry a nabídla komfortnější cestování. Další zvažovanou variantou je pořízení nových vozidel. V takovém případě sledujeme i vývoj tzv. vlakotramvaj. Ty kombinují parametry vhodné pro železniční a tramvajový provoz a lze je využívat na místních drahách. Právě tramvajová vozidla snadno projíždí malé oblouky a jsou lehká. Tyto přednosti se přenáší i na vlakotramvaje,“** doplňuje Jiří Ješeta.

Do pořízení nízkopodlažních souprav by zde mohly jezdit právě zkoušené osobní vozy řady Btn753, které vyrobila Vagónka Studénka v roce 1997 pro motorové soupravy. Nabízejí až 72 míst k sezení a 6 míst pro přepravu jízdních kol. Disponují pohodlnými čalouněnými sedačkami s podhlavníky s uspořádáním 2 + 2. Vozy jsou vybaveny dvěma dvounápravovými podvozky se vzduchovým vypružením. Jejich délka je necelých 20 metrů a představují tak nejkratší podvozkové vozy v parku Českých drah. Cestujícím nabídnou větší komfort než dnes používané přípojné vozy k menším motoráčkům typu Btax (010). V případě kladného výsledku zkoušek, které mají ověřit vzájemnou interakci mezi tratí, především v úsecích s malými oblouky, a podvozky a skříní testovaných vozů, dojde k úpravě vozů Btn a místních lokomotiv řady 113. Budou doplněny např. o informační systém

nebo systém hlášení zastávek na znamení.

Železniční trať Tábor – Bechyně, známá jako Bechyňka, byla otevřena před 120 lety v roce 1903. Jednalo se o první dráhu stavěnou s elektrickým provozem v rakousko-uherské monarchii. Dodnes používá u nás atypickou napájecí soustavu 1 500 V DC. Trať měří 24 kilometrů a nachází se na ní několik velmi malých oblouků. Ten nejmenší mezi Sudoměřicemi u Bechyně a Bechyní má pouhých 125 metrů. U jiných tratí stavěných v té době byl povolen nejmenší poloměr oblouku 180 metrů. Původní elektrické vozy s délkou pouhých 12,9 metrů a rozvorem jen kolem 8 metrů neměly problémem tak malé oblouky projíždět. U moderních vlaků pro běžné tratě s délkou 26,4 metrů a rozvorem kolem 19 metrů však vznikají velké příčné síly mezi kolejnicemi a koly. Tato moderní, dlouhá vozidla jsou navíc standardně konstruovaná pro nejmenší oblouky o poloměru 150 metrů. Jedná se např. o elektrické jednotky RegioPanter, které jezdí na většině elektrifikovaných tratích v Jihočeském kraji.

<https://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/ceske-drahy-chteji-vymenit-vozy-na-bechyne-za-lepsi-ve-stredu-je>